

令和7年度第2回岡崎市自転車活用推進協議会議事録

1 会議の日時 令和7年11月21日（金） 午前10時00分

2 会議の場所 岡崎市役所 岡崎市役所西庁舎7階 701号室

3 会議の議題

- (1) アンケート結果報告
- (2) 第1回協議会の修正対応
- (3) 自転車ネットワーク計画の見直し結果報告
- (4) 具体的な取組（5章）
- (5) 計画目標と実施すべき施策（4章）
各施策のこれまでの取組・評価
- (6) 施策の実施スケジュール（6章）
計画の進め方（7章）

4 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（13名、代理出席2名）

- 松本 幸正 （名城大学 教授）
- 嶋田 喜昭 （大同大学 教授）
- 井上 徹 （岡崎市サイクリング協会 会長）
- 久永 記央 （愛知県立高等学校校長会 西三河東地区 会長）
- 鈴木 正統 （岡崎市現職研修委員会 特別活動部 部長）
※代理出席 菅沼氏
- 月東 佳寿美 （岡崎市都市計画審議会（公募市民））
- 靱井 泰晴 （岡崎市観光協会 理事長）
- 南部 淳 （岡崎幸田交通安全協会 会長）
- 高井 勇輔 （名古屋鉄道株式会社 地域連携部 交通サービス担当課長）
※代理出席 夫馬氏
- 寺澤 秀樹 （愛知環状鉄道株式会社 運輸部 次長）
- 後藤 泰之 （名鉄バス株式会社 運輸本部 首席交通企画官）
- 藤田 信彰 （名鉄東部交通株式会社 路線バス事業部 部長）
- 井上 重人 （国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 事業対策官）
- 黒田 忠弘 （愛知県西三河建設事務所 道路整備課 課長）
- 稲垣 慎吾 （愛知県警察 岡崎警察署 交通課 課長）

(2) 欠席委員 (3 名)

早川 綾乃 (岡崎市商工会議所 女性部 副会長)
岩月 美穂 (岡崎市都市計画審議会 (公募市民))
浅岡 林平 (愛知県タクシー協会 岡崎支部 支部長)

5 議事内容

(1) アンケート結果報告

副会長：高校生アンケートの対象は、通学で自転車を利用している人に限定しているのか。

事務局：地域公共交通と連携したアンケートであるため、全員を対象として実施した。

副会長：高校生に対して自転車利用に関するルール・マナーの周知等を年に 1 回程度は実施しているのか。

事務局：防災交通安全課が高校 1 年生を対象に、自転車利用のルール・マナーの周知・啓発を兼ねたアンケートを毎年実施している。また、各高校の実施状況は把握できていないが、入学者説明会においても自転車利用の安全に関することを指導していることが事実としてある。

副会長：指導は手間がかかることであり、取り組まれていることは良いことである。

会 長：車道を走行しない（歩道を走行する）理由について、「矢羽根の幅が狭いから危険と感じる」という回答が 2 番目に多い。一般市民の方と高校生、あるいは地域による違いなどはあるか。狭い道路の方が危険を感じやすいなどの傾向はあるのか。感覚として矢羽根の幅がどの程度あるとよいか把握できるとよい。

事務局：資料 1、P22、岡崎市の支所管内ごとに「矢羽根の道路を走行して感じたこと」の集計結果を示している。前ページでは、実際に矢羽根のある道路を走行したことがあるかを地域別に聞いているが、額田地区などでは実際に整備が進んでいない地域では「走行したことがない」という回答が多くなっている。通学路の整備状況なども管内ごとに異なり、このデータから特定の大きな傾向を読み取るのは難しいが、場所による違いはあると考えられる。

会 長：額田支所管内のように細かい区分に分けるとサンプルが少なくなる。しかし、地域差や道路幅の違いによって安心感に差が出る可能性はあるかと思う。

副会長：自由回答の回答数も多いが傾向はあるか。

事務局：主な意見としては、車道の走行に対する恐怖感や危険性の指摘が多かった。一方で、サイクリストの方々からは、もっと自転車を活用するためのイベントや活動を増やしてほしいという前向きなご意見もいただいている。

会 長：AI の利用は市での取扱方針があると思うが、AI を活用した意見の集計や集約ができるとよい。

(2) 第1回協議会の修正対応

副会長：資料 2-2、P12、文章中には居住誘導区域、都市機能誘導区域と記載されているが、図中で示されている区域は居住誘導重点区域となっている。岡崎市立地適正化計画においては、都市拠点や準都市拠点を都市機能誘導区域、居住誘導区域を居住誘導重点区域としているのか。

事務局：居住誘導重点区域は市独自の設定であり、誘導区域の中でも特に居住を促進したいエリアを指しており、都市拠点や準都市拠点を包括するようなイメージである。市街化区域の約 8 割をカバーしており、都市拠点から地域拠点までグラデーションがある。図は立地適正化計画の図面を掲載しており、自転車との連携という文言が含まれていることを紹介する意図がある。

会 長：居住誘導区域と都市機能誘導区域の関係性が明確になるよう、図と説明文の整合性を確認し、分かるように修正していただきたい。

会 長：P12、地域公共交通計画との関係について、現在は計画改定中かと思うがどのように整合性を取るのか。

事務局：現在、地域公共交通計画も改定作業中であり、自転車に関する具体的な内容を反映させることはタイミング的に難しい状況である。そのため、ここでは総論的な表現として地域公共交通と記載とした。

会 長：第 6 回パーソントリップ調査結果について更新は間に合うのか。

事務局：利用のための本申請まで終わっている状況となっている。

会 長：パブリックコメントに更新が間に合わない場合には現行計画のままとしておき、最新のデータが入手でき次第修正する形としたほうがよい。

事務局：そのように対応させていただく。

後 藤：P29、ここでの交通事故件数には自転車と歩行者の事故も含まれるのか。アンケート結果では車道の走行が怖いという意見が多いことから、歩道を走行する自転車も多いと考えられるが、歩行者の安全は保たれるのか。

事務局：事故データは自転車に関わる全般を含むものである。自転車は原則車道走行だが、例外的に歩道を走る場合には車道寄りを徐行する必要があること、歩行者をベルで退かす行為はマナー違反であることなどを周知する必要がある。今回は安全分野に「通行空間の整備（ハード面）」も記載しており、ハード整備と啓発等によるソフト施策の両輪で粘り強く取り組む方針である。

会 長：自転車は必要であるが、それ以上に歩行者が保護されるべきである。フィンランドのように歩行者＞自転車＞公共交通＞自家用車という明確な優先順位を設定するのも一つの考え方かと、理解を進める施策は実施するか。計画の冒頭にて、歩行者が第一という交通の在り方が記載されているとよいと思う。

井上徹：アンケートにおける矢羽根の認知度についての設問があったが、矢羽根はサイクリストだけでなくドライバーに対して自転車が走る場所だと認識させる効

果も大きいと考えている。ドライバー側の認知が進めば、自転車側も安心して車道を走れるようになるはずである。アンケート結果だけを見ると車道は危険だから歩道を走ろうという結論になってしまいそうであるが、矢羽根が持つドライバーへの注意喚起という役割や効果も伝えられるとよいと思う。矢羽根には標識と同様の効果があると思うため、自転車利用者だけでなくドライバーに対しても認識してもらうことで、自転車と共存する文化として継続できるとよい。

事務局：高校生アンケートでは矢羽根の意味を説明した上で認知度を確認している。また、資料4のP65で自転車利用者とドライバーに対するルール啓発のチラシを市で作成しており、矢羽根がドライバーに向けたものでもあることを周知している。警察署とも連携し、免許更新時などにチラシを配布するなどの取り組みを進めており、今後も継続していく。

(3) 自転車ネットワーク計画の見直し結果報告

副会長：資料3、自転車ネットワークの整備形態は自転車専用通行帯という認識でよいのか。あえて記載していないのか。

事務局：基本的には完成形態として自転車通行帯の整備を目指している。図上の赤線はガイドラインに即して迅速に進めるために暫定形態の矢羽根で整備した区間となる。

副会長：この資料では整備形態がわからないため記載するとよい。また、表内に同じ名称の路線が記載されているため、整備区間の始点終点の交差点名称を追記すると区間がわかりやすい。割り振られた番号は整備順を示していないのであれば、優先順位等がわかるように追記いただきたい。

事務局：資料4、P45に完成形態として目指す形、P46には一刻も早く整備する箇所については暫定形態として車道混在の矢羽根で整備していくものとなっている。現在は国、県、市で調整しつつネットワークを作っていくという趣旨で進めている。公安との協議では現場の整備状況等を考慮しつつ、各事業主体でどのような自転車通行空間を整備するかを個別に詰めていく。資料3においては、令和12年までに目指す整備区間を示している。

会 長：今回の見直しにあたって、交通量の実際の状況や実地検証の結果といった際の効果をどのように反映させたのか、また比較などはどのように確認すればよいのか。

事務局：全体として都市拠点を中心に整備していくという方針が現行計画策定時にもあり、今回はそこをより強化している。まずは都市拠点の周辺、特に岡崎駅周辺などで、短期で整備する路線が以前は少なかったが、そこを拡充している。

会 長：現行計画では短期、中期、長期と時間軸での表記がされている。資料3に示さ

れている区間を見直しによって短期に整備する箇所として位置づけを直したということで認識した。

事務局：矢羽根の効果検証については、走行速度を測定している。大きな変化はなかったものの自転車とクルマが並走した際に速度が低下することが明らかとなった。このことから矢羽根整備効果については、一定程度確認ができたと考えている。

副会長：矢羽根の整備効果について示すことは難しいが、迅速に整備された区間において交通事故の減少が確認されることで費用対効果を示すことができる。実際に検証することは難しいが効果がないということはないかと思う。

会 長：事故件数の減少から安全面からの評価も可能である。ただし、事故は稀な減少であるため、統計的に意味のあるデータ数とならないかもしれない。そのため、事故件数に限らずいろいろとデータを収集しておくという手もある。

舩 井：現行計画では8～12に記載されていないものが追加されているという理解でよいのか。新規路線はどれにあたるなどお教えいただければと思う。

会 長：この図面での表現は難しいかもしれない。

井上徹：矢羽根は岡崎市が独自に始めたものではなく、効果が示されたことで普及しているものであるかと思う。そのような情報を記載して、矢羽根を整備することで効果が見込めることが追記されるとよい。「ここで効果が出たか出ないか」という個別の実証の話になると証明が難しい部分もあるので、「一般的に効果が見込める手法だから、ここに導入する」という情報化をしていただくと、非常にわかりやすくなると思う。

会 長：計画前半に矢羽根の整備効果について記載しておき、岡崎市でも検証したところ効果が確認できたとするとよい。たしか、矢羽根上を走行する際にクルマと近いことから怖さは感じるものの、事故件数は思いのほかなかったというデータがあるため、そうした情報が追記されるとわかりやすい。

（４）具体的な取組（５章）

副会長：P49、矢羽根型路面表示の自転車利用者の図示について、現行計画ではヘルメットを着用していないものとなっているが、国のガイドラインではヘルメットの着用推進の観点からヘルメットを着用したデザインへの変更されている。デザイナーに依頼する必要があるかと思うが、啓発の意味を込めてヘルメットありのデザインへの変更を検討いただきたい。

副会長：P62、自転車の保険の登録が義務付けられており、市でも周知・PRがなされている。また、ヘルメットの購入補助もされているが、保険について補助はしていないのか。特にPSマークの保険は整備もついているため非常によい。高校生は年に1度程度しかメンテナンスをしないため、PSマーク付きの保険の補

助について検討いただくとよい。安城市では行われている。

副会長：P66、図面の凡例等が細かいため、大きくするなど見やすいように修正いただきたい。

事務局：路面標示のデザインについては、担当課であるまちづくり推進課に相談する。
また、PS マーク付きの保険については、各学校にて共済に個人で加入している方もいるため課題を含めて検討、研究を進める。

南 部：P64、外国人のための外国語チラシはどこで入手することができるのか。

事務局：愛知県警察ホームページにて掲載されている。また、今は実施できていないが、多文化共生のイベントがあった際に使用している。

南 部：外国人が増えておりほとんどが自転車を使用している。ルールも知らずに利用されては危ないと思う。なるべく行き渡るように特別養護老人ホームや工場、ビル、教会、自転車屋等に配布できるとみてもらえると思う。また転居の際にもいかがか。

事務局：一度確認するが、転居手続きの際に情報やルールを伝える仕組みがあるため、今後実施可能かと思う。

会 長：ちなみに名古屋ではベトナム人の高速道路の逆走が問題として発生している。Google Map を用いて経路検索をすると知らないで誘導されて高速道路に侵入する問題が起きている。逆走禁止のチラシを配布して周知を進めているが、岡崎では同様の問題は起きていないか。特に計画書に追記するものではない。

月 東：情報の周知について、住民として生活に困っている人に対して、民生委員に依頼してチラシの配布や情報を伝えていただけるとよいかと思う。

会 長：P47、整備スケジュールとして記載されているが、この図面だけを見た際に整備時期がわかりづらいため、表現方法は検討していただきたい。

会 長：P61、Google Map が使用されているが印刷物への掲載はハードルが高いため確認したほうがよい。

会 長：P67、災害時の利用はとても大事であるが、普段使いが一番大事である。普段使っていない限り災害発生時には使えない。小回りが利く等機能性でも良いことため、市庁舎周辺の巡回する際には自転車を利用して普段から使うことが有効かと思う。

事務局：庁内で公用自転車を導入して活用しており、近辺であれば現場に自転車で異動している。

（５）計画目標と実施すべき施策（４章）、各施策のこれまでの取組・評価

副会長：電動キックボードのような新モビリティの活用について言及しているのであれば、文言を追記する程度でよいので施策にも追記できるとよい。

事務局：新モビリティについては、資料 2-1、P38 にて、令和 5 年の改正道路交通法の

施行についても記載しているが、ご指摘のとおり施策への記載がないため追記する。

副会長：最近では着座式の電動キックボードも話題となっており、これらが展開された場合には安全面と回遊性の向上が見込めることから観光も含めて利用がさらに増えることが考えられる。情報を伝えていくことが大事かと思う。

会 長：おでかけナビはすでにホームページにて公開されており、コースがひとつ紹介されている。2 つ目のコースを設定することが目標となっており、目標の達成は十分にできるかと思うが、もう少し目標が高くてもおもしろい。シェアサイクルはよく使われており、岡崎市には観光資源がたくさんあり、歴まちの委員会においてもとても意見が出ていることから、それらを回遊してもらうこともよいかと思う。担当課に相談していただきたい。

会 長：アウトレットにも多くの人々が来ているためシェアサイクルを設置し、意見カード等を書いていただくことで別コースを考えられるかと思う。

（６）施策の実施スケジュール（６章）、計画の進め方（７章）

靱 井：自転車通勤に関わる認証制度の認証事業日数を増やしていくことはよいが、実際に各事業所においてどの程度自転車通勤がされているか等の効果測定はしているか。

事務局：基本的に認証を受けるにあたり国の審査をクリアしていることから、各事業所の実施状況を確認するまでは想定していない。この認証を受けていただくためのインセンティブとして総合評価での加点としている。

副会長：各評価指標において示されている現況値は現計画の策定時の値であるが、誤解されないように表現を検討いただきたい。

藤 田：確認する数値の年次が異なるため、記載が難しいのかと思う。見る人がわかりにくいかと思うためどこかの年次で揃えることはできないか。

事務局：評価指標については各部署や公表資料から収集しており、統計は数年遅れで公表されるものもある。分かりやすいような表現となるよう記載を検討する。

会 長：モデルコースについて、1 コース設定されているが現況値は0 コースでよいのか。

事務局：策定時にはモデルルートの設定を評価指標としていたが、ルートの指定は市としてしないこととしたため、中間評価からモデルコースの設定を評価するという形としたため、このような表記としている。

会 長：目標値の2 コースについてはさらに増やすことも含めて検討いただきたい。

会 長：自転車駐車場については目標の34 箇所を達成しているが、これ以上は何もしないのか。

事務局：何もしないわけではなく、今後の地域ニーズを踏まえて交通事業者と連携・協

力して、鉄道駅やバス停を中心に整備の必要性を注視・検討と適正管理に努めることとしている。資料4、P50、2段落目に目標値の達成と地域公共交通と連携・協力していく旨を追記しており、新モビリティの進展や地域公共交通等関連計画の見直し等も踏まえて柔軟に対応していく。

会 長：資料7、参考資料に一般的な総称はなく、LUUP と商品名を記載しているが市として商品名を記載することに問題はないか。

事務局：サイクルステーションは HELLO CYCLING が使用していることから、LUUP のポートと分けるためにこの表記としている。

副会長：サイクルステーションとも呼称されることはあるが、サイクルポートと呼称される。この言葉は使われていない。

事務局：もともとサイクルポートを一般的な言葉として使用していたが、Luup の参入により LUUP ポートという言葉が使用されるようになった。そこから HELLO CYCLING については HELLO CYCLING にて呼称されているサイクルステーションとする意見があり、分けた表記としている。

副会長：会長の指摘のとおり、LUUP という商品名を示すことはよろしくない。一般的な呼称があるため庁内で検討いただきたい。

事務局：検討して反映します。